

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開2002-173016

(P2002-173016A)

(43) 公開日 平成14年6月18日 (2002.6.18)

(51) Int.Cl?

B 60 T 13/57
11/16
13/66

識別記号

F I

B 60 T 13/66
13/52
11/16

コード(参考)

Z 3D 047
C 3D 048
Z

審査請求 未請求 請求項の数8 OL (全 23 回)

(21) 出願番号 特願2000-369639(P2000-369639)

(22) 出願日 平成12年12月5日 (2000.12.5)

(71) 出願人 000181239

ボッシュ ブレーキ システム株式会社
東京都渋谷区渋谷3丁目6番7号

(72) 発明者 関弘之

埼玉県東松山市桜明町2丁目11番6号 ボ
ッシュ ブレーキ システム株式会社内

(73) 発明者 高崎良保

埼玉県東松山市桜明町2丁目11番6号 ボ
ッシュ ブレーキ システム株式会社内

(74) 代理人 100094787

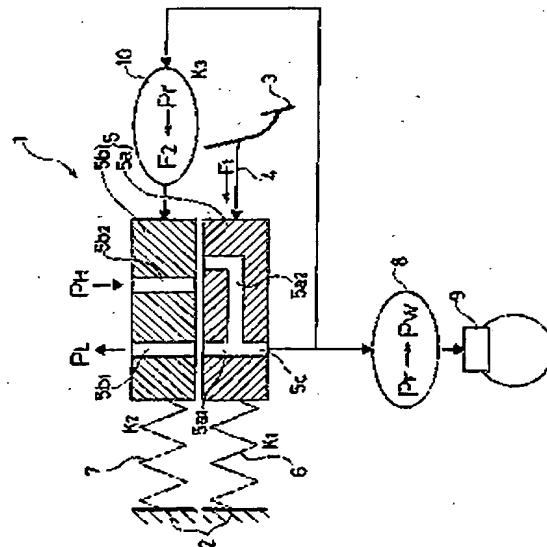
弁理士 青木 健二 (外7名)

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 ブレーキ液圧発生装置

(57) 【要約】

【課題】ブレーキ回路のブレーキ液の消費液量と無関係に、ブレーキ操作手段の望ましい操作ストローク特性が得られるブレーキ液圧発生装置を提供する。

【解決手段】ブレーキ作動時、第1弁要素5aが、入力管4の入力と第1ストローク力変換装置6の第1弁要素ストローク変換力とがバランスするように制御されるとともに、第2弁要素5bが、第1制御弁出力圧-力変換装置10の第1制御弁出力圧変換力F₁と第2弁要素ストローク力変換装置7の第2弁要素ストローク変換力とがバランスするように制御される。制御弁5の出力側で、ホイールシリンダ9側のブレーキ圧P_Bの制御が行われても、第1弁要素5aのストロークはこのブレーキ圧制御により影響されない。すなわち、制御弁5の出力側においてブレーキ圧制御が行われることでペダルストロークが変化するのを防止できる。

(2)

特開2002-173016

1

【特許請求の範囲】

【請求項1】 ブレーキ操作手段の操作により入力が伝達されて作動する入力軸と、前記入力軸の入力により作動して圧力源の圧力を前記ブレーキ操作手段の操作盤（操作ストローク、操作力等）に応じて調整した制御弁出力圧を発生する制御弁とを少なくとも備え、

前記制御弁は互いに相対移動可能に設けられた第1弁要素と第2弁要素とを有し、前記第1弁要素は、前記入力軸の入力と前記入力に関連した第1の力とが互いに対抗して加えられるようになっているとともに、前記第2弁要素は、前記入力に関連した第2の力とこの第2弁要素のストロークを第1の変換係数で変換した第2弁要素ストローク変換力が互いに対抗して加えられるようになっており、

前記第1弁要素は前記入力と前記第1の力とがバランスするように作動制御されるとともに、前記第2弁要素は前記第2の力と前記第2弁要素ストローク変換力とがバランスするように作動制御されることにより、前記ブレーキ操作手段の操作盤に応じて調整された前記制御弁出力圧を発生するようになっていることを特徴とするブレーキ液圧発生装置。

【請求項2】 前記第2弁要素に加えられる前記第2の力は、前記制御弁出力圧を第2の変換係数で変換した第1の制御弁出力圧変換力または前記ブレーキ操作手段の操作盤に応じた力を第1の配分係数で配分した分力であることを特徴とする請求項1記載のブレーキ液圧発生装置。

【請求項3】 前記第1弁要素に加えられる前記第1の力は、前記第1弁要素のストロークを第3の変換係数で変換した第1弁要素ストローク変換力または前記制御弁出力圧を第4の変換係数で変換した第2の制御弁出力圧変換力であることを特徴とする請求項1記載のブレーキ液圧発生装置。

【請求項4】 更に、前記制御弁出力圧が供給されるとともに供給された制御弁出力圧でパワービストンがストロークすることにより出力するパワーシリンダ装置と、このパワーシリンダ装置の出力で作動してマスタシリンダ圧を発生するマスタシリンダとを備え、

前記第2弁要素に加えられる前記第2の力は、前記パワービストンのストロークを第5の変換係数で変換したパワービストンのストローク変換力または前記制御弁出力圧を第2の変換係数で変換した第1の制御弁出力圧変換力または前記ブレーキ操作手段の操作盤に応じた力を第1の配分係数で配分した分力であることを特徴とする請求項1記載のブレーキ液圧発生装置。

【請求項5】 前記第1弁要素に加えられる前記第1の力は、前記第1弁要素のストロークを第3の変換係数で変換した第1弁要素ストローク変換力または前記制御弁出力圧を第4の変換係数で変換した第2の制御弁出力圧変換力または前記マスタシリンダ圧を第6の変換係数で

2

変換したマスタシリンダ圧変換力であることを特徴とする請求項4記載のブレーキ液圧発生装置。

【請求項6】 前記第1および第2弁要素の間に、前記第1弁要素を前記第2弁要素に対して相対的に変位させる補助変位力が加えられるようになっており、前記第1弁要素は前記入力と前記第1の力と前記補助変位力とがバランスするように作動制御されるとともに、前記第2弁要素は前記第2の力と前記第2弁要素ストローク変換力と前記補助変位力とがバランスするように作動制御されることにより、前記ブレーキ操作手段の操作盤に応じて調整された前記制御弁出力圧を発生するようになっていることを特徴とする請求項1ないし5のいずれか1記載のブレーキ液圧発生装置。

【請求項7】 前記補助変位力はソレノイドコイルによる電磁力であることを特徴とする請求項6記載のブレーキ液圧発生装置。

【請求項8】 前記第1弁要素に加えられる前記入力軸の入力は、前記ブレーキ操作手段の操作盤に応じた力を第2の配分係数で配分した分力であることを特徴とする請求項1ないし7のいずれか1記載のブレーキ液圧発生装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明は、制御弁によりブレーキペダル等のブレーキ操作手段の操作盤に応じてブレーキ液圧を発生するブレーキ液圧発生装置の技術分野に属し、特に、ブレーキ液圧発生装置よりホイールシリンダ側で、ブレーキ操作手段の操作に関係なくブレーキ圧制御が行われることでブレーキ液の消費液量が変動してもブレーキ操作手段の操作ストロークの変動を抑制することができるブレーキ液圧発生装置の技術分野に属するものである。

【0002】

【従来の技術】 例えば、自動車のブレーキシステムにおいては、従来、流体圧によりブレーキペダルのペダル踏力を所定の大きさに倍力させて大きなブレーキ圧を発生させるブレーキ液圧発生装置が採用されている。このブレーキ液圧発生装置は、小さなブレーキペダル踏力で大きなブレーキ力を得ることができ、これにより、制動を確実にしかつ運転者の労力を軽減することができるものである。

【0003】 このような従来のブレーキ液圧発生装置は、大別して、ペダル踏力を負圧で倍力してマスタシリンダを作動させる負圧倍力装置を用いたもの、ペダル踏力を液圧で倍力してマスタシリンダを作動させる液圧倍力装置を用いたもの、フルパワーブレーキシステムに用いられて直接ホイールシリンダに供給するブレーキ液圧を発生するものや、圧縮空気や蓄電力でペダル踏力を倍力してマスタシリンダを作動させる圧縮空気倍力装置や蓄電力装置等を用いたものがある。

(3)

特開2002-173016

3

【0004】図13は従来の負圧倍力装置を用いたブレーキ液圧発生装置を備えたブレーキシステムの模式図、図14は従来の液圧倍力装置を用いたブレーキシステムの模式図である。なお、以下の従来例および本発明の実施の形態の各例の説明で、「上、下、左、右」の用語は、それぞれ図面において上、下、左、右を表す。

「前、後」の用語はそれぞれ図面の左、右に対応している。図13に示す従来の負圧倍力装置によるブレーキ液圧発生装置を備えたブレーキシステムは、ブレーキ操作手段であるブレーキペダル3を踏み込むと、ブレーキ液圧発生装置1の入力軸4に入力F₁が加えられてこの入力軸4が前進ストロークする。すると、制御弁らの第1弁要素5aが左方へストロークして、その出力口5cが、制御弁5の第2弁要素5bの、負圧源に接続されている低圧(L)弁通路5b₁から遮断され、第2弁要素5bの、大気に接続されている高圧(H)弁通路5b₂に接続され、制御弁5が大気を入力F₁に応じて調圧して制御弁出力圧P₁を発生する。この制御弁出力圧P₁がパワーシリンダ装置15の動力室15bに供給され、パワーピストン15aが左方へストロークしてペダル踏力を倍力した出力F₂を発生する。この出力F₂でマスタピストン16aが前進ストロークしてマスタシリンダ16がマスタシリンダ圧P₂を発生し、このマスタシリンダ圧P₂がブレーキ圧P₃としてホイールシリンダ9に供給されてブレーキが作動する。そして、マスタシリンダ16からの反力F₃が反力機構部7によって反力F₄として調整されて第1弁要素5aに加えられる。これにより、制御弁出力圧P₁が反力F₄と入力軸4の入力F₁とがバランスするように調整される。また、この反力F₃は入力軸4およびブレーキペダル3を介して運転者に伝えられる。この負圧倍力装置においては、第1弁要素5aが入力軸4とともに一体に移動し、また、第2弁要素5bがパワーピストン15aとともに一体に移動するようになっている。

【0005】また、図14に示す液圧倍力装置によるブレーキ液圧発生装置を備えたブレーキシステムは、ブレーキペダル3を踏み込むと、入力軸4に入力F₁が加えられてこの入力軸4が前進ストロークする。すると、制御弁らの第1弁要素5aが左方へストロークして、その出力口5cが、制御弁5の第2弁要素5bの、リザーバへ接続されている低圧(L)弁通路5b₁から遮断され、液圧源に接続されている高圧(H)弁通路5b₂に接続され、制御弁5がポンプおよびアクチュエータ等の液圧源の液圧を入力F₁に応じて調圧して制御弁出力圧P₁を発生する。この制御弁出力圧P₁がパワーシリンダ装置15の動力室15bに供給され、パワーピストン15aが左方へストロークしてペダル踏力を倍力して出力F₂を発生する。この出力F₂でマスタピストン16aがマスタシリンダ16がマスタシリンダ圧P₂を発生し、このマスタシリンダ圧P₂がブレーキ圧P₃とし

4

てホイールシリンダ9に供給されてブレーキが作動する。そして、マスタシリンダ16からの反力F₃および制御弁出力圧P₁による反力が反力機構部7によって反力F₄として調整されて第1弁要素5aに加えられる。これにより、制御弁出力圧P₁が反力F₄と入力軸4の入力F₁とがバランスするように調整される。また、この反力F₃は入力軸4およびブレーキペダル3を介して運転者に伝えられる。この液圧倍力装置においても、負圧倍力装置と同様に、第1弁要素5aが入力軸4とともに一体に移動し、また、第2弁要素5bがパワーピストン15aとともに一体に移動するようになっている。

【0006】

【発明が解決しようとする課題】ところで、このような従来のブレーキシステムにおいては、例えば、急ブレーキ等でブレーキ力が不足するとき、ブレーキ力を増加させるブレーキアシスト制御や回生ブレーキを併用する際の回生協調ブレーキ制御等のブレーキ作動中のブレーキ力制御、および車間制御用ブレーキ制御や障害物等の回避のための衝突回避ブレーキ制御やトラクションコントロール(TRC)のためのブレーキ制御等の自動ブレーキ制御等の種々のブレーキ制御が行われている。

【0007】このようなブレーキ制御はマスタシリンダ16より先のホイールシリンダ9までのブレーキ回路で行われている場合が多いが、マスタシリンダ16より先のブレーキ回路でブレーキ制御が行われるとき、ブレーキペダル3のペダルストロークやペダル踏力が、例えばブレーキフィーリング等のため、このブレーキ制御に影響されないようにすることが求められる。

【0008】しかしながら、前述の従来のブレーキシステムでは、マスタシリンダ16とホイールシリンダ9との関係から、マスタシリンダピストン16aのストロークが決まり、このマスタシリンダピストン16aのストロークでブレーキ液圧発生装置1の入力軸4のストローク、つまりブレーキペダル3のペダルストロークが決まるようになっている。このため、入力側のストロークがマスタシリンダ16より先の出力側のブレーキ回路でのブレーキ制御に影響されてしまい、従来のブレーキ液圧発生装置1を用いたブレーキシステムでは、前述の要求に確実にかつ十分に応えることが困難であった。

【0009】そこで、入力側と出力側とをただ単に分離させて、入力ストロークに関係なく、出力を発生させようとしていることが考えられるが、このようにすると入力側がストロークしなくなってしまい、入力側のストロークを確保することができなくなる。このようなことから、従来では、マスタシリンダ16より先のブレーキ回路にストロークシミュレータを設けたフルパワーブレーキシステムが提案されており、ブレーキ液圧発生装置1の入力ストロークが確保されるとともに、この入力ストロークがマスタシリンダ16より先の出力側でのブレーキ制御に影響されないようにになっている。

(4)

5

【0010】図15に示すこのフルパワーブレーキシステムは、ブレーキペダル3を踏み込むと、入力軸4に入力F₁が加えられてこの入力軸4が前進ストロークする。すると、制御弁5の第1弁要素5aが左方へストロークして、その出力口5cが、制御弁5の第2弁要素5bのリザーバへ接続されている低圧(L)弁道路5b₁から遮断され、液圧源に接続されている高圧(H)弁道路5b₂に接続され、制御弁5がポンプおよびアクチュエータ等の液圧源の液圧を入力F₁に応じて調圧して制御弁出力圧P₁を発生する。この制御弁出力圧P₁がブレーキ圧P₁としてホイールシリンダ9に供給されてブレーキが作動する。

【0011】同時に、この制御弁出力圧P₁はパワーシリンダ装置15の動力室15bに供給され、パワーピストン15aが左方へストロークして出力F₂を発生する。この出力F₂でマスタピストン16aが作動してマスタシリンダ16がマスタシリンダ圧P₂を発生し、このマスタシリンダ圧P₂がストロークシミュレータ58に供給され、ストロークシミュレータ58のピストンが左方へストロークし、入力軸4および第1弁要素5aのストロークが確保される。そして、マスタシリンダ16からの反力F₂および制御弁出力圧P₁による反力が反力機構部57によって反力F₃として調整されて第1弁要素5aに加えられる。これにより、制御弁出力圧P₁が反力F₃と入力軸4の入力F₁とがバランスするように調整される。また、この反力F₃は入力軸4およびブレーキペダル3を介して運転者に伝えられる。このフルパワーブレーキシステムの制御弁5においても、負圧および液圧倍力装置と同様に、第1弁要素5aが入力軸4とともに一体に移動し、また、第2弁要素5bもとともに一体に移動するようになっている。

【0012】しかしながら、ストロークシミュレータ58を特別に設けたのでは、このストロークシミュレータ58に用いられているストロークシリンダや隔壁開閉弁等の多くの部品（一部は不図示）を必要とするため、構成が複雑であるばかりでなく、コストが高いものとなってしまう。

【0013】また、回生ブレーキと組み合わされた回生ブレーキ協調システムにおいては、ブレーキ液圧発生装置1による通常ブレーキの作動中に回生ブレーキ作動が作動した場合に、この回生ブレーキ作動によるブレーキ力の分だけ、ブレーキ液圧発生装置1の作動による通常ブレーキ力を下げる必要がある。このような場合には、ホイールシリンダ側でブレーキ液圧の制御を行うことが望まれる。更に、ブレーキアシストシステムと組み合わされたブレーキシステムにおいては、ブレーキ液圧発生装置1の作動時に運転者が所要のペダル踏力で踏み込めないため所定のブレーキ力を得ることができないことによりブレーキアシストが必要な場合に、ブレーキ液圧発生装置1の作動によるブレーキ力を上げる必要がある。

特開2002-173016

6

このような場合にも、ホイールシリンダ側でブレーキ液圧の制御を行うことが望まれる。このように通常ブレーキ作動中にペダル踏込操作に独立にホイールシリンダ側でブレーキ圧制御が行われた場合に、このブレーキ圧制御によるブレーキ液の消費液量が変化するので、従来のブレーキ液圧発生装置1ではペダルストロークが変動してしまい、ブレーキ液の消費液量に関係なく、望ましいペダルストロークを得ることができなかつた。

【0014】本発明は、このような事情に鑑みてなされたものであって、その目的は、ブレーキ回路のブレーキ液の消費液量と無関係に、ブレーキ操作手段の望ましい操作ストローク特性を得ることができるブレーキ液圧発生装置を提供することである。

【0015】

【課題を解決するための手段】前述の課題を解決するために、請求項1の発明のブレーキ液圧発生装置は、ブレーキ操作手段の操作により入力が伝達されて作動する入力軸と、前記入力軸の入力により作動して圧力源の圧力を前記ブレーキ操作手段の操作盤（操作ストローク、操作力等）に応じて調整した制御弁出力圧を発生する制御弁とを少なくとも備え、前記制御弁が互いに相対移動可能に設計された第1弁要素と第2弁要素とを有し、前記第1弁要素は、前記入力軸の入力と前記入力に逆戻した第1の力とが互いに対抗して加えられるようになっているとともに、前記第2弁要素が、前記入力に逆戻した第2の力とこの第2弁要素のストロークを第1の変換係数で変換した第2弁要素ストローク変換力が互いに対抗して加えられるようになっており、前記第1弁要素が前記入力と前記第1の力とがバランスするように作動制御されるとともに、前記第2弁要素は前記第2の力と前記第2弁要素ストローク変換力とがバランスするように作動制御されることにより、前記ブレーキ操作手段の操作盤に応じて調整された前記制御弁出力圧を発生するようになっていることを特徴としている。

【0016】また、請求項2の発明は、前記第2弁要素に加えられる前記第2の力が、前記制御弁出力圧を第2の変換係数で変換した第1の制御弁出力圧変換力または前記ブレーキ操作手段の操作盤に応じた力を第1の配分係数で配分した分力であることを特徴としている。更に、請求項3の発明は、前記第1弁要素に加えられる前記第1の力が、前記第1弁要素のストロークを第3の変換係数で変換した第1弁要素ストローク変換力または前記制御弁出力圧を第4の変換係数で変換した第2の制御弁出力圧変換力であることを特徴としている。

【0017】更に、請求項4の発明は、更に、前記制御弁出力圧が供給されるとともに供給された制御弁出力圧でパワーピストンがストロークすることにより出力するパワーシリンダ装置と、このパワーシリンダ装置の出力を作動してマスタシリンダ圧を発生するマスタシリンダとを備え、前記第2弁要素に加えられる前記第2の力

(5)

特開2002-173016

7

が、前記パワーピストンのストロークを第5の変換係数で変換したパワーピストンのストローク変換力または前記制御弁出力圧を第2の変換係数で変換した第1の制御弁出力圧変換力または前記ブレーキ操作手段の操作盤に応じた力を第1の配分係数で配分した分力であることを特徴としている。更に、請求項5の発明は、前記第1弁要素に加えられる前記第1の力が、前記第1弁要素のストロークを第3の変換係数で変換した第1弁要素ストローク変換力または前記制御弁出力圧を第4の変換係数で変換した第2の制御弁出力圧変換力または前記マスタシリンダ圧を第6の変換係数で変換したマスタシリンダ圧変換力であることを特徴としている。

【0018】更に、請求項6の発明は、前記第1および第2弁要素の間に、前記第1弁要素を前記第2弁要素に対して相対的に変位させる補助変位力が加えられるようになっており、前記第1弁要素が前記入力と前記第1の力と前記補助変位力とがバランスするように作動制御されるとともに、前記第2弁要素は前記第2の力と前記第2弁要素ストローク変換力と前記補助変位力とがバランスするように作動制御されることにより、前記ブレーキ操作手段の操作盤に応じて調整された前記制御弁出力圧を発生するようになっていることを特徴としている。更に、請求項7の発明は、前記補助変位力はソレノイドコイルによる電磁力であることを特徴としている。更に、請求項8の発明は、前記第1弁要素に加えられる前記入力軸の入力が、前記ブレーキ操作手段の操作盤に応じた力を第2の配分係数で配分した分力であることを特徴としている。

【0019】

【作用】このような構成をした本発明のブレーキ液圧発生装置においては、入力側と出力側とが分離されるようになるので、ブレーキ操作中に制御弁以降のブレーキシリンダ側のブレーキ系で入力側の入力に関係なくブレーキ圧制御が行われた場合に、このブレーキ圧制御によるブレーキ液の消費液量が変化しても、ブレーキ操作手段のストロークの変動は抑制されるようになる。また、ブレーキ液圧発生装置の出力側の消費液量の変動に影響されずに、ブレーキ操作手段の至ましい操作ストロークを得られるようになる。

【0020】更に、通常ブレーキ作動中に入力側の入力に関係なく、制御弁以降のブレーキシリンダ側のブレーキ系のブレーキ圧制御が行うことができるようになる。これにより、本発明のブレーキ液圧発生装置は、回生ブレーキ協調システムの回生ブレーキ作動時におけるブレーキ圧の減圧制御やブレーキアシストシステムのブレーキアシスト時におけるブレーキ圧の増圧制御等の、ブレーキ液圧発生装置の作動中にブレーキ操作手段の操作に関係なく、ブレーキ圧の制御を必要とするシステムに簡単にかつ柔軟に対応可能となる。

【0021】

8

【発明の実施の形態】以下、図面を用いて本発明の実施の形態について説明する。図1は、本発明に係るブレーキ液圧発生装置の実施の形態の第1例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す図である。

【0022】図1に示すように、この第1例のブレーキ液圧発生装置1が適用されたブレーキシステムは、ハウジング2と、ブレーキ操作手段であるブレーキペダル3と、このブレーキペダル3の踏み込み操作により入力が伝達されて作動して左方へストロークする入力軸4と、第1および第2弁要素5a, 5bを有し、入力軸4の作動により作動して圧力源(不図示)の圧力をブレーキペダル3のペダル操作盤(ペダルストローク、ペダル踏力)に応じて調整して出力する制御弁5と、例えば第1スプリング等からなり、ペダルストロークに対応した第1弁要素5aのストロークを変換係数k₁(図示例では第1スプリングのはね定数k₁: 本発明の第3の変換係数に相当)で第1弁要素ストローク変換力(本発明の第1の方に相当)に変換し、この第1弁要素ストローク変換力を第1弁要素5aに加える第1ストローク一方変換装置6と、例えば第2スプリング等からなり、制御弁5の制御弁出力圧P₁に対応した第2弁要素5bのストロークを変換係数k₂(図示例では第2スプリングのはね定数k₂: 本発明の第1の変換係数に相当)で第2弁要素ストローク変換力に変換し、この第2弁要素ストローク変換力を第2弁要素5bに加える第2弁要素ストローク一方変換装置7と、制御弁出力圧P₁をブレーキ圧P₂に制御するブレーキ圧制御装置8と、このブレーキ圧P₂が供給されてブレーキ力を発生するホイールシリンダ9と、制御弁出力圧P₁を変換係数k₃(本発明の第2の変換係数に相当)で第1制御弁出力圧変換力F₁(本発明の第2の方に相当)に変換し、この第1制御弁出力圧変換力F₁を第2弁要素5bに加える第1制御弁出力圧一方変換装置10とを備えている。その場合、この第1例のブレーキ液圧発生装置1は、ハウジング2、入力軸4、制御弁5、第1および第2弁要素ストローク一方変換装置6, 7、および第1制御弁出力圧一方変換装置10から構成されている。

【0023】制御弁5の第1および第2弁要素5a, 5bは互いに相対移動可能に設けられている。第1弁要素5aには、ホイールシリンダ9と第1制御弁出力圧一方変換装置10に常時接続されている制御弁5の出力口5cと、この出力口5cに常時接続しつつ後述する第2弁要素5bの低圧(P₁)弁通路5a₁と、出力口5cに常時接続しつつ後述する第2弁要素5bの高圧(P₂)弁通路5b₂に接続遮断可能な第1弁通路5a₁と、出力口5cに常時接続しつつ後述する第2弁要素5bの高圧(P₂)弁通路5b₂に接続遮断可能な第2弁通路5a₂とが設けられている。また、第2弁要素5bには、ブレーキ液を貯えるとともに、ブレーキ液圧発生装置1内のブレーキ液が排出されるリザーバ、負圧源等の低圧排出部(不図示)に常時接続されている低圧(P₁)弁通路5b₁と、外部に設けられ、ブレ

(6)

特開2002-173016

9

一キ液圧発生装置1を作動する作動圧のための高圧を発生する圧力源(不図示)に常時接続されている高圧(P₁)弁通路5り、とが設けられている。

【0024】第1弁要素5aには、入力軸4の入力が加えられるようになっているとともに、この入力軸4の入力に対抗する方向に第1ストローク-力変換装置6の第1弁要素ストローク変換力が加えられるようになっている。また、第2弁要素5bには、第1制御弁出力圧-力変換装置10の第1制御弁出力圧変換力F₁に対抗する方向に第2弁要素ストローク-力変換装置7の第2弁要素ストローク変換力が加えられるようになっているとともに、この第1制御弁出力圧変換力F₁に対抗する方向に第2弁要素ストローク-力変換装置7の第2弁要素ストローク変換力が加えられるようになっている。

【0025】そして、制御弁5の非作動時には、第1および第2弁要素5aは、それぞれ、第1弁通路5aが低圧弁通路5bに接続され、かつ第2弁通路5aが高圧弁通路5riから遮断される図示の非作動位置に設定されるようになっている。この第1例のブレーキ液圧発生装置1が採用されているブレーキシステムは、第1弁要素5aの出力口5cの制御弁出力圧P₁をブレーキ圧制御装置8で制御されたブレーキ圧P₂がホイールシリンダ9に供給されるフルパワー型のブレーキシステムとなっている。

【0026】次に、このように構成された第1例のブレーキ液圧発生装置1を備えたブレーキシステムの作動について説明する。図示の、ブレーキペダル3が踏み込まれないブレーキ液圧発生装置1の非作動状態では、制御弁5が非作動状態になっており、前述のように第1弁通路5aが低圧弁通路5riに接続され、第2弁通路5aが高圧弁通路5bから遮断されている。したがって、ブレーキ圧制御装置8、ホイールシリンダ9および第1制御弁出力圧-力変換装置10がいずれも出力口5c、第1弁通路5aおよび低圧弁通路5riを介して低圧排出部に接続されていて、これらには圧力は何ら供給されていないとともに、第1および第2弁要素ストローク-力変換装置6,7にはストロークが何ら供給されていない。

【0027】ブレーキペダル3が踏み込まれると、そのペダル踏み込み操作部に対応して入力が入力軸4に加えられ、入力軸4はこの入力に応じて左方へストロークし、この入力を第1弁要素5aに作用させて第1弁要素5aを押圧する。すると、第1弁要素5aが第2弁要素5bに対して相対的に左方へストロークする。このとき、第1ストローク-力変換装置6に第1弁要素5aのストロークが加えられ、第1ストローク-力変換装置6が第1弁要素5aのストロークを変換係数k₁でこのス

$$L_1 = F_1 / k_1$$

で与えられる。この第1弁要素5aのストロークL₁はペグルストロークに対応している。

【0031】また、第2弁要素5bのバランス式は、こ

10

*トロークに応じた第1弁要素ストローク変換力に変換するので、第1弁要素5aはこの第1弁要素ストローク変換力に対抗しながら左方へストロークして作動位置となり、第1弁通路5aが低圧弁通路5riから遮断され、第2弁通路5aが高圧弁通路5bに接続される。すなわち、制御弁5が切り換えられ、出力口5cには圧力源からの圧力により制御弁出力圧P₁が発生し、その制御弁出力圧P₁がブレーキ圧制御装置8によって所定のブレーキ圧P₂に制御され、このブレーキ圧P₂がホイールシリンダ9に供給される。これにより、ホイールシリンダ9はブレーキ力を発生し、ブレーキが作動する。そして、第1ストローク-力変換装置6の第1弁要素ストローク変換力が反力として第1弁要素5aおよび入力軸4を介してブレーキペダル3に伝えられ、運転者はこの反力を感知する。

【0028】またこのとき、制御弁出力圧P₁が第1制御弁出力圧-力変換装置10にも供給されるので、第1制御弁出力圧-力変換装置10は制御弁出力圧P₁を変換係数k₂で第1制御弁出力圧変換力F₁に変換し、この第1制御弁出力圧変換力F₁を第2弁要素5bに加える。すると、第2弁要素5bが第1弁要素5aに対して相対的に左方へストロークする。このとき、第2弁要素ストローク-力変換装置7に第2弁要素5bのストロークが加えられ、第2弁要素ストローク-力変換装置7が第2弁要素5bのストロークを変換係数k₂でこのストロークに応じた第2弁要素ストローク変換力に変換するので、第2弁要素5bはこの第2弁要素ストローク変換力に対抗しながら左方へストロークする。

【0029】そして、第1弁要素5aが、入力軸4の入力と第1ストローク-力変換装置6の第1弁要素ストローク変換力とがバランスするように制御されるとともに、第2弁要素5bが、第1制御弁出力圧-力変換装置10の第1制御弁出力圧変換力F₁と第2弁要素ストローク-力変換装置7の第2弁要素ストローク変換力とがバランスするように制御される。第1および第2弁要素5a,5bにそれぞれ加えられる力がバランスしたとき、第1弁通路5aが低圧弁通路5riから遮断され、かつ第2弁通路5aが高圧弁通路5riから遮断される。

【0030】このときの第1弁要素5aにおける力のバランス式は、入力軸4からの入力(つまり、ペダル踏力)に対応した入力であり、以下、ペダル入力ともいう)をF₁としあつこの第1弁要素5aがバランスして停止したときの第1弁要素5aのストロークをL₁とすると、F₁ = k₁ × L₁であるから、

(1)

の第2弁要素5bがバランスしたときの第2弁要素5bのストロークをL₂とすると、k₂ × P₁ = k₂ × L₂であるから、

特開2002-173016

(7)

11

$$L_2 = k_3 \times P_r / k_2$$

で与えられる。更に制御弁5は、 $L_1 - L_2 = A$ (A :この制御弁5に予め設定されている所定値) の中間負荷状態においてバランスするようになるが、このときには、*

$$P_r = (k_3 \times k_2 / k_1) \times F_r - (k_2 / k_1) \times A$$

で与えられる。

【0032】この第1例のブレーキ液圧発生装置1においては、(1)式から、第1弁要素5aのストロークL₁がペダル入力F_rに比例する、つまりペダルストロークがペダル踏力に比例するが、このとき第1弁要素5aのストロークL₁が第1ストローク-力変換装置6の変換係数k₁に関係するので、第1弁要素5aのストロークL₁は、第1ストローク-力変換装置6で設定されるようになる。すなわち、ペダルストロークは、第1ストローク-力変換装置6で設定されるようになり、従来に比べてストローク短縮が図れるようになる。

【0033】また、制御弁5の出力側においては、ホイールシリンダ9側の例えば回生ブレーキ協調やブレーキアシスト制御等でブレーキ圧制御装置8によるブレーキ圧P_rの制御が行われても、(1)および(2)式から明らかのように第1弁要素5aのストロークはこのブレーキ圧制御により影響されない。すなわち、制御弁5の出力側においてブレーキ圧制御が行われることでペダルストロークが変化するのを防止できる。更に(3)式から、制御弁出力圧P_rは入力軸4の入力F_r、つまりペダル踏力で直線的に制御される。その場合、ブレーキ圧P_rが制御弁出力圧P_rに対応して制御されるから、ブレーキ圧P_rはペダル踏力で直線的に制御されるようになる。なお、ペダル踏込みが解除され、入力軸4の入力が消滅すると、第1および第2弁要素5a, 5bは非作動位置に戻り、制御弁5が非作動状態になることは言うまでもない。

【0034】このようにして、この例のブレーキ液圧発生装置1によれば、第1および第2弁要素ストローク-力変換装置6, 7の変換係数k₁, k₂（図示例では、ばね定数）および第1制御弁出力圧-力変換装置1の変換係数k₃を適宜設定することにより、ペダル踏力-ペダルストローク特性およびペダル踏力-ブレーキ圧特性を種々任意に設定することができる。

【0035】図2は、本発明の実施の形態の第2例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す、図1と同様の図である。なお、以下の各例において、その例より前の例と同じ構成要素には同じ符号を付すことにより、その詳細な説明は省略する。前述の第1例では、第1弁要素5aの入力軸4がブレーキペダル3のレバーに直接接続されるとともに、第1制御弁出力圧-力変換装置10により制御弁出力圧P_rを変換した第1制御弁出力圧変換力F_rが第2弁要素5bに加えられるようになっているが、この第2例のブレーキ液圧発生装置1では、第1弁要素5aの入力軸4がブレーキペダル3のレバー

12

(2)

* (1)式および(2)式から、

$$L_1 - L_2 = (F_r / k_1) - (k_3 \times P_r / k_2) = A$$

したがって、

(3)

に直接接続されていないとともに、第1制御弁出力圧-力変換装置10は設けられていない。

【0036】すなわち、図2に示すように第2例のブレーキ液圧発生装置1では、ブレーキペダル3のレバーに回動可能に連結された連結軸11に入力を配分係数k₁（本発明の第1または第2の配分係数に相当）で配分する入力配分装置12が設けられており、この入力配分装置12には入力軸4が連結されているとともに、押圧輪13が連結されている。図示例では、入力配分装置12は制御レバーからなり、この制御レバーがその中心から一侧に偏心した位置で連結軸11に回動可能に連結されている。そして、この制御レバーの連結軸11との連結点より短距離側の端に、入力軸4が回動可能に連結されている。したがって、入力軸4には連結軸11に加えられるペダル踏力による力F_rの一方の分力が入力として加えられるようになる。また、制御レバー12の連結軸11との連結点より長距離側の端に押圧輪13が回動可能に連結されており、この押圧輪13には連結軸11の力の他方の分力が加えられ、押圧輪13はこの分力を押圧力（本発明の第2の力に相当）として第2弁要素5bに、第2弁要素ストローク-力変換装置7の第2弁要素ストローク変換力に対抗して加えるようになっている。

【0037】更に、前述の第1例では第1ストローク-力変換装置6が設けられているが、この第2例では第1ストローク-力変換装置6に代えて、第2制御弁出力圧-力変換装置14が設けられている。この第2制御弁出力圧-力変換装置14は、制御弁出力圧P_rを変換係数k₃（本発明の第4の変換係数に相当）で第2制御弁出力圧変換力F_r（本発明の第1の力に相当）に変換し、この第2制御弁出力圧変換力F_rを第1弁要素5aに入力軸4の入力に対抗して加えるようになっている。なお、入力配分装置12により入力軸4の入力は連結軸11の力の分力となるが、この第2例の説明では説明の便宜上連結軸11の力をF_rと表す。この第2例のブレーキシステムの他の構成要素は第1例と同じである。

【0038】このように構成された第2例のブレーキシステムにおいては、ブレーキペダル3が踏み込まれると、そのペダル踏力に対応した力が入力として連結軸11を介して入力配分装置12に加えられる。そして、入力配分装置12に加えられた入力F_rは入力配分装置12により配分係数k₁（図示例では制御レバー12のレバー比で決まる）で分力されて、大きい方の分力が入力軸4に加えられるとともに、小さい方の分力が押圧輪13に第2弁要素5bの押圧力として加えられる。

【0039】すると、第1弁要素5aが第2弁要素5b

(3)

特開2002-173016

13

に対して相対的に左方へストロークし、第1弁通路5a₁が低圧弁通路5b₁から遮断され、第2弁通路5a₂が高圧弁通路5b₂に接続される。したがって、前述の第1例と同様に出力口5cには圧力源からの圧力により制御弁出力圧P₁が発生し、その副御弁出力圧P₂がブレーキ圧制御装置8によって所定のブレーキ圧P_{br}に制御され、このブレーキ圧P_{br}がホイールシリンダ9に供給される。これにより、ホイールシリンダ9はブレーキ力を発生し、ブレーキが作動する。そして、第2制御弁出力圧-力変換装置14により副御弁出力圧P₂を変換した第2副御弁出力圧変換力F₂が反力として第1弁要素5a₁を介して入力軸4に伝達され、更に入力配分装置12および連結軸11を介してブレーキペダル3に伝えられ*

$$P_2 = (k_1 / k_2) \times F_2$$

で与えられる。また、第2弁要素5b₁のバランス式は、※

$$L_2 = [(1 - k_1) / k_2] \times F_2$$

で与えられる。更に、バランスした中間負荷状態における★

$$L_1 = L_2 + A = [(1 - k_1) / k_2] \times F_2 + A$$

で与えられる。

【0041】この第2例のブレーキ液圧発生装置1においては、(6)式から、第1弁要素5a₁のストロークL₁が入力F₁に比例するが、このとき第1弁要素5a₁のストロークL₁が第2弁要素ストローク-力変換装置7の変換係数K₁および入力配分装置12の配分係数k₁に関係するので、第1弁要素5a₁のストロークL₁は、第2弁要素ストローク-力変換装置7と入力配分装置12ことで設定されるようになる。すなわち、ペダルストロークは、第2弁要素ストローク-力変換装置7および入力配分装置12ことで設定されるようになり、従来に比べてストローク短縮が図れるようになる。

【0042】また、制御弁5の出力側においては、ホイールシリンダ9側の例えば前述のようなブレーキ圧制御装置8によるブレーキ圧P_{br}の制御が行われても、(5)および(6)式から明らかのように第1弁要素5a₁のストロークはこのブレーキ圧制御には影響されない。すなわち、副御弁5の出力側においてブレーキ圧制御が行われることでペダルストロークが変化するのを防止できる。更に(4)式から、制御弁出力圧P₁は入力軸4の分力(K₁ × F₁)つまりペダル踏力で直線的に制御される。その場合、ブレーキ圧P_{br}が副御弁出力圧P₁に対応して制御されるから、ブレーキ圧P_{br}はペダル踏力で直線的に制御されるようになる。

【0043】このようにして、この第2例のブレーキ液圧発生装置1によれば、第2弁要素ストローク-力変換装置7の変換係数K₁、第2制御弁出力圧-力変換装置14の変換係数K₂、および入力配分装置12の配分係数k₁を適宜設定することにより、ペダル踏力-ペダルストローク特性およびペダル踏力-ブレーキ圧特性を様々任意に設定することができる。この第2例のブレーキシステムの他の作用効果は第1例と同じである。

*る。また、押圧軸13の押圧力によって第2弁要素5b₁が押圧されて第2弁要素ストローク-力変換装置7の第2弁要素ストローク変換力F₂に対抗しながらハウジング2に対して相対的に左方へストロークする。

【0040】そして、第1弁要素5a₁が、入力軸4の分力と第2制御弁出力圧-力変換装置14の第2制御弁出力圧変換力F₂とがバランスするように制御されるとともに、第2弁要素5b₁が、押圧軸13の押圧力と第2弁要素ストローク-力変換装置7の第2弁要素ストローク変換力F₂とがバランスするように制御される。このときの第1弁要素5a₁のバランス式は、K₁ × F₁ = K₂ × P_{br}であるから、

(4)

$$*(1 - k_1) \times F_1 = K_2 \times L_1$$

(5)

★る第1弁要素5a₁のストロークはL₁は、

(6)

【0044】図3は、本発明の実施の形態の第3例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す、図1と同様の図である。前述の第1例では、第1弁要素5a₁に第1スプリングによる第1ストローク-力変換装置6の第1弁要素ストローク変換力が加えられるようになっているとともに、第2弁要素5b₁に第1制御弁出力圧-力変換装置10による副御弁出力圧変換力が加えられるようになっているが、この第3例のブレーキ液圧発生装置1では、これらの第1ストローク-力変換装置6および第1制御弁出力圧-力変換装置10は設けられていない。また、この第3例では、第1例のブレーキ圧制御装置8も設けられていない。

【0045】図3に示すように、この第3例のブレーキ液圧発生装置1では、負圧と大気圧とにより出力するパワーシリンダ装置15とこのパワーシリンダ装置15の出力で作動されてマスターシリンダ圧P_{br}を発生するマスターシリンダ16とが設けられている。また、圧力源として大気圧P_{atm}が用いられているとともに、低圧排出部として図示しない負圧P_{vac}を発生する負圧源が用いられている。

【0046】パワーシリンダ装置15は、パワーピストン15a、このパワーピストン15aによって区画された動力室15bおよび負圧室15c、およびパワーピストン15aによって作動される出力軸15dを備えている。第1弁要素5a₁の出力口5cはホイールシリンダ9には接続されてなく、パワーシリンダ装置15の動力室15bに直接接続されていて、大気圧P_{atm}に基づいた副御弁5によって制御された圧力または負圧が導入可能となっている。また、負圧室15cは負圧源に常時接続されて、通常時は負圧が導入されている。そして、動力室15bに副御弁5によって制御された圧力が導入されると、動力室15bの圧力でパワーピストン15aが

(9)

特開2002-173016

15

左方へストロークし、パワーシリンダ装置15はペダル踏力を倍力した出力を出力軸15dから出力するようになっている。

【0047】マスタシリンダ16はマスタシリンダピストン16aおよびリターンスプリング16aを備えている。マスタシリンダピストン16aにはパワーシリンダ装置15の出力軸15dが当接されていて、パワーシリンダ装置15の出力でマスタシリンダピストン16aが作動することにより、マスタシリンダ圧が発生するようになっている。このマスタシリンダ圧がホイールシリンダ9にブレーキ圧P_bとして供給されることでブレーキが作動するようになっている。

【0048】パワーシリンダ装置15の出力軸15dと第2弁要素5bとの間には、第3ストローク-力変換装置(図示例では第3スプリング)17が設けられている。この第3ストローク-力変換装置17は出力軸15dのストロークを変換係数k₁(本発明の第5の変換係数に相当)で第3ストローク変換力(本発明の第2の力に相当)に変換し、この第3ストローク変換力を第2弁要素5bに第2弁要素ストローク-力変換装置7の第2弁要素ストローク変換力に対抗して加えるようになっている。マスタシリンダ16と第1弁要素5aとの間にマスタシリンダ圧-力変換装置18が設けられている。このマスタシリンダ圧-力変換装置18はマスタシリンダ圧(つまり、ブレーキ圧P_b)を変換係数k₂(本発明の第6の変換係数に相当)でマスタシリンダ圧変換力F₂(本発明の第1の力に相当)に変換し、このマスタシリンダ圧変換力F₂を第1弁要素5aに入力軸4の入力F₁に対抗して加えるようになっている。このようにして、この第3例のブレーキ液圧発生装置1では、第2弁要素5bがパワーピストン15aと独立して設けられている。この第3例のブレーキシステムの他の構成要素は第1例と同じである。

【0049】図示のブレーキ液圧発生装置1の非作動状態では、前述の第1例と同様に第1弁通路5a₁が低圧弁通路5b₁に接続され、第2弁通路5a₂が高圧弁通路5b₂から遮断されている。すなわち、パワーシリンダ装置15の動力室15bも副御弁5を介して負圧源に接続されている。したがって、パワーシリンダ装置15は出力しないので、マスタシリンダ16もマスタシリンダ圧を発生しなく、ホイールシリンダ9およびマスタシリンダ圧-力変換装置18にはマスタシリンダ圧が何ら供給されていないとともに、第2および第3ストローク-力変換装置7, 17にはストロークが何ら供給されてい *

$$F_1 = k_1 \times P_b$$

で与えられる。また、第2弁要素5bのバランス式は、出力軸15d(つまり、パワーピストン15a)のストローク

$$k_2 \times L_2 = k_1 \times L_1$$

で与えられる。

【0054】ところで、マスタシリンダピストン16a

(10)

* ない。

【0050】ブレーキペダル3が踏み込まれると、前述の第1例と同様に入力軸4はペダル入力F₁に応じて左方へストロークし、この入力F₁を第1弁要素5aに作用させて第1弁要素5aを押圧する。すると、第1弁要素5aが第2弁要素5bに対しても相対的に左方へストロークして、第1弁通路5a₁が低圧弁通路5b₁から遮断され、第2弁通路5a₂が高圧弁通路5b₂に接続される。すなわち、副御弁5が切り換えられ、出力口5cには大気圧に基づく制御弁出力圧P_cが発生し、その制御弁出力圧P_cがパワーシリンダ装置15の動力室15bに導入される。

【0051】すると、動力室15bに導入された制御弁出力圧P_cでパワーピストン15aが左方へストロークするとともに出力軸15dが左方へストロークし、パワーシリンダ装置15が出力する。このパワーシリンダ装置15の出力でマスタシリンダピストン16aが左方へストロークするので、マスタシリンダ16がマスタシリンダ圧P_bを発生する。このマスタシリンダ圧P_bがブレーキ圧P_bとしてホイールシリンダ9に供給され、ブレーキが作動する。このとき、マスタシリンダ圧P_bはマスタシリンダ圧-力変換装置18にも供給されるので、マスタシリンダ圧-力変換装置18によりマスタシリンダ圧がマスタシリンダ圧変換力F₂に変換され、このマスタシリンダ圧変換力F₂が反力として第1弁要素5aおよび入力軸4を介してブレーキペダル3に伝えられる。

【0052】また、パワーシリンダ装置15の出力軸15dのストロークが第3ストローク-力変換装置17に供給されるので、第3ストローク-力変換装置17は出力軸15dのストロークを第3ストローク変換力に変換し、この第3ストローク変換力を第2弁要素5bに加える。すると、第2弁要素5bが第1弁要素5aに対しても相対的にかつ第2弁要素ストローク-力変換装置7の第2弁要素ストローク変換力に対抗しながら左方へストロークして作動位置となる。そして、第1弁要素5aが、入力軸4の入力とマスタシリンダ圧-力変換装置18のマスタシリンダ圧変換力F₂とがバランスするように制御されるとともに、第2弁要素5bが、第2および第3ストローク-力変換装置7, 17の第2および第3ストローク変換力がバランスするように制御される。

【0053】このときの第1弁要素5aのバランス式は、

(7)

※ローカをL₁とすると、

(8)

のストロークは出力軸15dのストロークしと同じであるとともにホイールシリンダ9側の消費液量(この消

(10)

特開2002-173016

17

費液量は車種によって異なる)に比例する。しかも、この消費液量はマスタシリンダ圧 P_m に関係しているとともに、マスタシリンダ圧 P_m とマスタシリンダピストン16aのストロークとの関係が、通常ブレーキ時の直角減速度(\ddot{x})の領域ではほぼ直線的であると考えること*

$$L_1 = [(K_1 \times K_2) / (K_3 \times K_4)] \times F,$$

で与えられる。なお、マスタシリンダ圧 P_m とマスタシリンダピストン16aのストロークとの関係は、きわめて大きな高さの領域では直線的になってくると考えられ※

$$L_1 = L_2 + A = [(K_1 \times K_2) / (K_3 \times K_4)] \times F, + A \quad (10)$$

で与えられる。

【0056】この第3例のブレーキ液圧発生装置1においては、(10)式から、第1弁要素5aのストローク L_1 が入力 F 、つまりはペダルストロークがペダル踏力に比例するが、このとき第1弁要素5aのストローク L_1 が第2弁要素ストローク-力変換装置7の変換係数 K_2 、第3ストローク-力変換装置17の変換係数 K_3 、およびマスタシリンダ圧-力変換装置18の変換係数 K_4 に関係するので、この第1弁要素5aのストローク L_1 は、第2弁要素ストローク-力変換装置7と第3ストローク-力変換装置17とマスタシリンダ圧-力変換装置18とで設定されるようになる。すなわち、ペダルストロークは、第2弁要素ストローク-力変換装置7と第3ストローク-力変換装置17とマスタシリンダ圧-力変換装置18とで設定されるようになり、従来に比べてストローク縮短が図れるようになる。なお、この第3例では、マスタシリンダ16よりホイールシリンダ9側においてブレーキ圧 P_b の制御等が行われると、マスタシリンダピストン16aのストロークが変化するので、それに応じてペダルストロークも変化するようになる。

【0057】更に(7)式から、入力軸4の入力 F 、つまりペダル踏力とマスタシリンダ圧 P_m とは直線的に制御され、また、制御弁出力圧 P_o とマスタシリンダ圧 P_m とが比例するから、結局、制御弁出力圧 P_o は入力軸4の入力 F 、つまりペダル踏力で直線的に制御される。

【0058】このようにして、この第3例のブレーキ液圧発生装置1によれば、第2および第3ストローク-力変換装置7、17の変換係数 K_2 、 K_3 (図示例では、ともにね定数)、およびマスタシリンダ圧-力変換装置18の変換係数 K_4 を適宜設定することにより、ペダル踏力-ペダルストローク特性およびペダル踏力-ブレーキ圧特性を種々任意に設定することができる。この第3例のブレーキシステムの他の作用効果は第1例と同じである。なお、この第3例においては負圧および大気圧を用いたパワーシリンダ装置15に代えて、液圧を用いたパワーシリンダ装置15を用いることもできる。

【0059】図4は、図3に示す第3例のブレーキ液圧発生装置1を負圧倍力装置とマスタシリンダとからなるブレーキ液圧発生装置に適用した第1具体例を模式的に

*ができる。したがって、ストローク L_1 は、 $L_1 = K_1 \times P_m$ で与えられる(K_1 :比例定数)。

【0055】したがって、(8)式は、 $K_1 \times L_2 = K_2 \times K_3 \times P_m$ となり、結局、第2弁要素5aのストローク L_2 は、

$$(9)$$

※る。更に、中間負荷状態においてバランスした状態では、前述と同様に $L_1 - L_2 = A$ であるので、第1弁要素5aのストローク L_1 は、

$$(10)$$

示す図である。図4に示すようにこの第1具体例では、パワーシリンダ装置15として負圧倍力装置15'が用いられているとともに、制御弁5のハウジング2が負圧倍力装置15'およびマスタシリンダ16の各ハウジングに共通にされている。制御弁5の第1弁要素5aが入力軸4と一緒に設けられており、また制御弁5の第2弁要素5bが入力軸4および第1弁要素5aの外周を囲うようにして筒状に形成されているとともに、ハウジング2の内外部にわたって位置するようにしてこのハウジング2に摺動可能にかつ密に支持されている。

【0060】更に、パワーピストン15aが筒状に形成されているとともに、第2弁要素5bの外周面およびハウジング2の内周面にそれぞれ摺動可能にかつ密に嵌合されている。その場合、パワーピストン15aと氣密に摺動する第2弁要素5bの外周面の径がハウジング2と氣密に摺動する第2弁要素5bの外周面の径より大きく設定されている。したがって、この第1具体例では前述するように第3例に比べて第2弁要素5bに第3ストローク-力変換装置17によるストローク変換力を加えて、制御弁出力圧-力変換装置10による制御弁出力圧変換力が第2弁要素ストローク-力変換装置7によるストローク変換力に対抗するようにして加えられるようになっている。なお、第3例と同じように第2弁要素5bに第3ストローク-力変換装置17によるストローク変換力のみを加えるようにする場合は、前述の両外周面の両径を互いに等しくすればよい。

【0061】このパワーピストン15aに出力軸15dが一緒に形成され、かつこの出力軸15dに筒状のマスタシリンダピストン16aが一緒に形成されている。出力軸15dは負圧倍力装置15'のハウジング2に摺動可能にかつ密に支持されているとともに、マスタシリンダピストン16aがマスタシリンダ16のハウジング2に摺動可能にかつ密に嵌合されている。

【0062】制御弁5の第2弁要素5bは弁体5b、およびこの弁体5bが着脱可能な負圧弁座5cを備えている。また、第1弁要素5aは弁体5bが着脱可能な大気圧弁座5aとによって大気圧弁が構成されているとともに、弁体5bと負圧弁座5cとによって負圧弁が構成されている。更に、この第1具体例の第1弁要素5aに

(11)

特開2002-173016

19

は、第3例の第1弁要素5aに設けられている第1および第2弁通路5a, 5a₂が設けられていないが、第1具体例の第1弁通路5a₁は動力室15bに常時連通する第2弁要素5bの径方向孔および第1弁要素5aの外周面と第2弁要素5bの内周面との間の環状の空間によって構成されているとともに、第2弁通路5a₂は大気圧弁の内側、つまり弁体5b₁が大気圧弁座5a₁に着座する位置より負圧側に近傍の環状空間（符号は不図示）によって構成されている。

【0063】そして、図示の負圧倍力装置15'の非作動状態では、弁体5b₁が大気圧弁座5a₁に着座して大気圧弁が閉じかつ弁体5b₂が負圧弁座5b₂から離座して負圧弁が開いていて、第1弁通路5a₁が低圧通路5b₁に接続されかつ第2弁通路5a₂が高圧通路5b₂から遮断されている。したがって、負圧倍力装置15'の非作動時には動力室15bと負圧室15cとが遮断し、動力室15bには負圧が導入されている。また、入力軸4が左方へストロークした負圧倍力装置15'の作動状態では、弁体5b₂が負圧弁座5b₂に着座して負圧弁が閉じかつ弁体5b₁が大気圧弁座5a₁から離座して大気圧弁が開いて、第2弁通路5a₁が高圧通路5b₁に接続されかつ第1弁通路5a₂が低圧通路5b₂から遮断される。したがって、負圧倍力装置15'の作動時には動力室15bが負圧室15cから遮断されかつ大気と遮断するので、動力室15bには大気圧が導入され、パワーピストン15aが作動するようになっている。

【0064】負圧倍力装置15'のハウジング2と第2弁要素5b₁との間には、第2スプリングからなる第2弁要素ストロークー力変換装置7が設けられているとともに、第2弁要素5b₁と出力軸15dとの間には、第3スプリングからなる第3ストロークー力変換装置17が設けられている。

【0065】更に、第1弁要素5aから左方に延長軸19が突出して形成されており、この延長軸19は第2弁要素5b₁を気密にかつ駆動可能に貫通しており、その先端部には反力ピストンからなるマスタシリンダ圧ー力変換装置18が設けられている。この反力ピストンは筒状のマスタシリンダピストン16aの内周面に液密にかつ駆動可能に嵌合されており、この反力ピストンにマスタシリンダ圧が入力軸4の入力に對抗するように作用する※40

$$F_1 = k_1 \times P_n + A_1 \times P_r$$

で与えられ、また、第2弁要素5b₁のバランス式は、第2弁要素5b₁が副御弁出力圧P_rを受圧する受圧面積を※

$$k_2 \times L_2 = k_2 \times L_1 + A_2 \times P_r$$

で与えられる。更に、第1弁要素5aのストロークL₁、★ ★は、

$$L_1 = L_2 + A = (k_2/k_1) \times L_1 + (A_2/k_2) \times P_r + A \quad (13)$$

で与えられる。この第1具体例のブレーキ液圧発生装置1の作用効果は、前述の第3例と実質的に同じである。

【0070】図5は、本発明の実施の形態の第4例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す、図3と同様

20

*ようになっている。すなわち、マスタシリンダ圧ー力変換装置18により変換係数k₁でマスタシリンダ圧変換力F₁に変換され、このマスタシリンダ圧変換力F₁が延長軸19、第1弁要素5aおよび入力軸4を介し、反力としてブレーキペダル3に伝達されるようになっている。

【0066】このように構成されたこの第1具体例のブレーキ液圧発生装置1においては、ブレーキペダル3が踏み込まれない非作動時は、入力軸4が左方へストロークしなく、図示の状態となっている。したがって、前述のように負圧倍力装置15'の動力室15bと負圧室15cとが遮断してともに負圧となっているので、パワーピストン15aは左方へストロークしなく、マスタシリンダ16はマスタシリンダ圧を発生しない。

【0067】ブレーキペダル3が踏み込まれると、入力軸4が左方へストロークするので、前述のように動力室15bには大気圧が導入され、パワーピストン15aが左方へストロークし、負圧倍力装置15'は出力軸15dからペダル踏力を倍力した出力を発生する。負圧倍力装置15'の出力でマスタシリンダピストン16aが左方へストロークするので、マスタシリンダ16はマスタシリンダ圧を発生し、このマスタシリンダ圧がブレーキ圧P_rとしてホイールシリンダ9に供給され、ブレーキが作動する。前述のように、マスタシリンダ圧ー力変換装置18によってマスタシリンダ圧がマスタシリンダ圧変換力F₁に変換されて反力としてブレーキペダル3に伝達される。

【0068】そして、負圧倍力装置15'が作動した中間負荷状態では、第1弁要素5aおよび第2弁要素5b₁がともにバランスするように作動し、これらがバランスした状態では弁体5b₁が負圧弁座5b₂および大気圧弁座5a₁にともに着座した状態になり、動力室15bが大気および負圧室15cのいずれからも遮断された状態となる。この状態では、第1弁要素5aが第2弁要素5b₁に対して相対的にA（前述のL₁ - L₂ = A）だけ左方にストロークしている。

【0069】第1弁要素5aのバランス式は、第1弁要素5aが動力室15bの圧力である副御弁5の出力圧P_rを受圧する受圧面積をA₂とすると、

(11)

※ A₂とすると、

(12)

の図である。前述の第3例では、パワーシリンダ装置15の出力軸15dのストロークを変換係数k₁で変換した第3ストロークー力変換力を第2弁要素5b₁に加える第3ストロークー力変換装置17が設けられているが、この

(12)

特開2002-173016

21

第4例のブレーキ液圧発生装置1では、図5に示すようにこの第3ストローク一方変換装置17は設けられていない。前述の図1に示す第1例の第1制御弁出力圧-力変換装置10が設けられている。そして、この第1制御弁出力圧-力変換装置10により制御弁出力圧 P_1 を変換係数 k_1 で変換して第1制御弁出力圧変換力 F_1 が第2弁要素5bに第1例の場合と同様にして加えられるよう*

$$k_1 \times L_1 = k_1 \times P_1$$

で与えられる。ここで、制御弁出力圧 P_1 とマスタシリンドラ圧 P_m は比例し、 $P_m = k_2 \times P_1$ で与えられるから、※10

$$L_1 = (k_1 / k_2 \times k_m) \times P_m = (k_1 / k_2 \times k_m \times k_m) \times F_1 \quad (14)$$

で与えられ、また、第1弁要素5aのストローク L_1 ★★は、

$$L_1 = L_2 + A = (k_2 / k_1 \times k_m \times k_m) \times F_1 + A \quad (15)$$

で与えられる。

【0072】この第4例のブレーキ液圧発生装置1では、図3に示す第3例と異なり、パワーピストン15aのストロークが第1弁要素5aのストローク L_1 に関係しなく、したがって(14)式より第1弁要素5aのストローク L_1 は入力軸4のペダル入力 F つまりペダル踏力に比例する。また、(14)式および(15)式から、制御弁出力圧 P_1 はペダル踏力に比例して制御されるようになる。この第4例のブレーキシステムの他の作用効果は第3例と同じである。なお、この第4例においても負圧および大気圧を用いたパワーシリンダ装置15に代えて、液圧を用いたパワーシリンダ装置15を用いることもできる。

【0073】図6は、図5に示す第4例のブレーキ液圧発生装置1を負圧倍力装置とマスタシリンダとからなるブレーキ液圧発生装置に適用した第2具体例を模式的に☆

$$k_1 \times L_1 = A_1 \times P_1$$

で与えられる。更に、第1弁要素5aのストローク L_1 ◆◆は、

$$L_1 = L_2 + A = (A_1 / k_1) \times P_1 + A$$

で与えられる。この第2具体例のブレーキ液圧発生装置1の作用効果は、前述の第1具体例と実質的に同じである。

【0075】図7は、本発明の実施の形態の第5例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す、図1と同様の図である。図7に示すように、この第5例のブレーキ液圧発生装置1では、前述の図1に示す第1例において第1ストローク-力変換装置6に代えて、前述の図2に示す第2例の制御弁出力圧-力変換装置14が設けられている。また、第1および第2弁要素5a, 5bの間に、第1弁要素5aを左方に押圧するとともに、第2弁*

$$F_1 + F_{add} = k_1 \times P_1$$

で与えられる。また、第2弁要素5bのバランス式は、補助変位力を F_{add} が第2弁要素5bに加えられること※

$$k_2 \times L_2 + F_{add} = k_2 \times P_1$$

で与えられる。更に、第1弁要素5aのストローク L_1 ★★は、

$$L_1 = L_2 + A = [(k_2 \times P_1 - F_{add}) / k_1] + A \quad (19)$$

で与えられる。

22

*になっている。この第4例のブレーキシステムの他の構成要素は第3例と同じである。

【0071】このように構成された第4例のブレーキ液圧発生装置1においては、第1弁要素のバランス式は、第3例のそれと同じであり、(7)式で与えられる。また、第2弁要素5bのバランス式は、

(14)

※第2弁要素5bのストローク L_1 は、

$$L_1 = (k_2 / k_1 \times k_m) \times P_m = (k_2 / k_1 \times k_m \times k_m) \times F_1 \quad (15)$$

で与えられ、また、第1弁要素5aのストローク L_1 ★★は、

$$L_1 = L_2 + A = (k_2 / k_1 \times k_m \times k_m) \times F_1 + A \quad (16)$$

☆示す。図4と同様の図である。図6に示すようにこの第2具体例では、図4に示す第1具体例の第3ストローク一方変換装置17が設けられていない。したがって、この第2具体例では第2弁要素5bに、制御弁出力圧-力変換装置10による制御弁出力圧変換力のみが第2弁要素ストローク-力変換装置7によるストローク変換力に対応するようにして加えられるようになっている。この第2具体例のブレーキシステムの他の構成は第1具体例と同じである。

【0074】このように構成されたこの第2具体例のブレーキ液圧発生装置1においては、第1弁要素のバランス式は、第1具体例と同じであり、(11)式で与えられる。また、第2弁要素5bのバランス式は、第3ストローク-力変換装置17が設けられないことから、(12)式において $k_1 \times L_1 = 0$ であるから、

(17)

(18)

*要素5bを右方に押圧する補助変位力を発生する。例えばソレノイド等からなる補助変位力発生装置20が設けられている。この補助変位力発生装置20により、第1および第2弁要素5a, 5bに作用力をペダル入力に関係なく加えることができるようになっている。この第5例のブレーキシステムの他の構成は第1例と同じである。

【0076】このように構成されたこの第5例のブレーキ液圧発生装置1においては、第1弁要素のバランス式は、補助変位力発生装置20による補助変位力を F_{add} とすると、

(19)

※から、

(20)

50 【0077】図2に示す第2例において、ホイールシリ

(13)

特開2002-173016

23

ンダ9側でブレーキ力制御等が行われて、制御弁出力圧 P_b が変化してしまうと、ペダルストロークやペダル踏力が変化してしまうが、このように補助変位力発生装置20が設けられることにより、この第5例では、予めペダル踏込みとともに補助変位力発生装置20を作動して補助変位力 F_{add} を発生させておき、前述のようにブレーキ力制御等で制御弁出力圧 P_b が変化したとき、その変化に応じて補助変位力 F_{add} を変化させることによりペダルストロークやペダル踏力を変化しないようになることができる。例えば、制御弁出力圧 P_b が増大したときは、この増大に応じて補助変位力 F_{add} を増大させ、また、制御弁出力圧 P_b が減少したときは、この減少に応じて補助変位力 F_{add} を減少させることにより、(19)式において入力軸の入力 F_1 つまりペダル踏力が変化しないようになることができる。この第5例のブレーキ液圧発生装置1の他の作用効果は、前述の第1例と実*

$$F_1 + F_{add} = k_1 \times P_b$$

で与えられる。また、第2弁要素5bのバランス式は、前述の第5例と同様に(20)式で与えられる。更に、第1弁要素5aのストローク L_1 は、(21)式で与えられる。

【0080】この第6例でも、前述のようにブレーキ力制御等で制御弁出力圧 P_b あるいはマスタシリンダ圧 P_m が変化したとき、その変化に応じて補助変位力 F_{add} を変化させることによりペダルストロークやペダル踏力を変化しないようになることができる。例えば、マスタシリンダ圧 P_m が増大したときは、この増大に応じて補助変位力 F_{add} を増大させ、また、マスタシリンダ圧 P_m が減少したときは、この減少に応じて補助変位力 F_{add} を減少させることにより、(22)式において入力軸の入力 F_1 つまりペダル踏力が変化しないようになることができる。(22)式には制御弁出力圧 P_b の項はないが、 $P_b = k_1 \times P_m$ の関係から明らかかなように、制御弁出力圧 P_b が増減したときも、マスタシリンダ圧 P_m が増減した場合と同様のことが言えることは言うまでもない。この第6例のブレーキ液圧発生装置1の他の作用効果は、前述の第4および第5例と実質的に同じである。

【0081】図9は、図8に示す第6例のブレーキ液圧発生装置1を負圧倍力装置とマスタシリンダとからなるブレーキ液圧発生装置に適用した第3具体例を模式的に※40

$$F_1 + F_{add} = k_1 \times P_m + A_1 \times P_b$$

で与えられ、また、第2弁要素5bのバランス式は、

$$k_2 \times L_2 + F_{add} = k_2 \times L_2 + A_2 \times P_b$$

で与えられる。更に、第1弁要素5aのストローク L_1 、★ ★は、

$$\begin{aligned} L_1 &= L_2 + A_1 = (k_2 / k_1) \times L_2 + (A_2 / k_1) \times P_b \\ &\quad - (F_{add} / k_1) + A_1 \end{aligned}$$

で与えられる。

【0084】前述の図4に示す第1具体例では、例えば同じペダル踏力(つまり、入力軸4の同じ入力 F_1 および同じ制御弁出力圧 P_b)において、ホイールシリンダ

24

* 質的に同じである。

【0078】図8は、本発明の実施の形態の第6例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す、図3と同様の図である。図8に示すように、この第6例のブレーキ液圧発生装置1は、図5に示すパワーシリンダ装置15およびマスタシリンダ16を備えたブレーキシステムに採用されている第4例のブレーキ液圧発生装置1に、前述の第5例のブレーキ液圧発生装置1と同様の補助変位力発生装置20が設けられて構成されている。この第6例のブレーキ液圧発生装置1の他の構成は、前述の第4例と実質的に同じである。

【0079】このように構成されたこの第6例のブレーキ液圧発生装置1においては、第1弁要素のバランス式は、補助変位力発生装置20による補助変位力を F_{add} とすると、

(22)

※示す、図4と同様の図である。この第3具体例のブレーキ液圧発生装置1は、図8に示す第6例のブレーキ液圧発生装置1に、図3に示す第3例のブレーキ液圧発生装置1の第3ストローク力変換装置17が追加されて構成されている。

【0082】すなわち、この第3具体例では、補助変位力発生装置20がソレノイドで構成されている。具体的には、図9に示すように補助変位力発生装置20は第1弁要素5aに隣接して一体に設けられたソレノイドブランジャー20aと、第2弁要素5bにこのソレノイドブランジャー20aを囲うようにして設けられ、ソレノイドコイル20bを有するソレノイドコア20cとから構成されている。そして、ソレノイドコイル20cへの道筋を制御することにより、ソレノイドコイル20cによって発生される電磁力で、ソレノイドブランジャー20aが入力軸4の入力と同方向(矢印で示す方向)に吸引されるようになっている。この第3具体例のブレーキ液圧発生装置1の他の構成は、図4に示す第1具体例と同じである。

【0083】このように構成されたこの第3具体例のブレーキ液圧発生装置1においては、第1弁要素のバランス式は、

(23)

(24)

(25)

9側でブレーキ力制御(例えば、回生ブレーキ、ブレーキアシスト等)が行われることで、ホイールシリンダ9側の消費液量が変化して、マスタシリンダ圧 P_m やパワービストンストローク L_1 が変化すると、入力軸4の同

(14)

特開2002-173016

25

じペダル入力 F_1 (ペダル踏力) を第1および第2弁要素5a, 5bのストローク L_1, L_2 (つまり、ペダルストローク) が変化してしまう。すなわち、第1具体例では、ホイールシリンダ9側でのブレーキ力制御により、ペダル踏力やペダルストロークが影響されてしまう。

【0085】これに対して、この第3具体例では、ホイールシリンダ9側でのブレーキ力制御により、マスタシリンダ圧P_mやマスタシリンダストローク(つまり、パワーピストンストロークL₁)が変化しても、(23)

式や(25)式から明らかなように補助変位力発生装置20のソレノイドコイル20bの通電を制御して補助変位力F_{20b}を制御することで、ペダル踏力やペダルストロークが変化しないようになることができる。例えば、第3具体例において、ホイールシリンダ9側でのブレーキ力制御により、マスタシリンダ圧P_mが上昇し、パワーピストンストロークL₁も上昇した場合、(23)式や(25)式からソレノイドコイル20bによる補助変位力F_{20b}を大きくすることで、ペダル踏力やペダルストロークが変化しないようになることができる。

【0086】そして、ペダル踏込みがあってもソレノイドコイル20bに通電しないで非作動状態にし、ブレーキ力制御時のソレノイドコイル20bを作動させるようになると、補助変位力F_{20b}が大きくなる方向のみにソレノイドコイル20bが作動するようになるので、ブレーキ力制御によるマスタシリンダ圧P_mの上昇、降下の変化に確実に対応することが難しくなる。そこで、ペダル踏込みの最初から、ソレノイドコイル20bに通電してソレノイドコイル20bを作動状態にしておけば、補助変位力F_{20b}を増大および減少の両方向に制御することができるので、ブレーキ力制御によるマスタシリンダ圧P_mの上昇、降下の変化により確実に対応することができるようになる。

【0087】例えば、ブレーキペダル3の踏込みによる通常ブレーキ作動が行われた場合、ペダル踏込みの最初からソレノイドコイル20bを作動させておくと、回生ブレーキ制御等のブレーキ制御が行われてこのブレーキ制御によるブレーキ力が発生し、そのブレーキ力の分マスタシリンダ圧P_mによるブレーキ力を低下するためマスタシリンダ圧P_mを低下させる必要があるとき、ソレノイドコイル20bを制御して補助変位力F_{20b}が簡単に減少させることができ。また、ブレーキ制御が停止してこのブレーキ制御によるブレーキ力が消滅し、そのブレーキ力の消滅分マスタシリンダ圧P_mによるブレーキ力を上昇するためマスタシリンダ圧P_mを上昇させる必要があるとき、ソレノイドコイル20bを制御して補助変位力F_{20b}が簡単に増大させることができる。

【0088】このようにペダル踏込みの最初からソレノイドコイル20bを作動状態にした場合は、通常ブレーキ作動時においては、マスタシリンダ圧-力変換装置18による反力が入力軸4の入力F₁とソレノイドコイル

19

20bの抵抗力との合力にバランスする大きさのマスタシリンダ圧が発生するが、その場合、このマスタシリンダ圧は、図4および図6にそれぞれ示す第1および第2具体例のような補助変位力発生装置20を備えていない負圧倍力装置15'において入力軸4の同じ入力(つまり同じペダル踏力)で発生するマスタシリンダ圧と同じになるように設定されている。この第3具体例のブレーキ液圧発生装置1の他の作用効果は、図4に示す第1具体例と同じである。

20

【0089】図10は、図9に示す第3具体例における負圧倍力装置15'とマスタシリンダ16とをより詳細に具現化した第4具体例のブレーキ液圧発生装置1を示す図。図11は図10に示す負圧倍力装置15'の部分拡大図、および図12は図10に示すマスタシリンダ16の拡大図である。この第4具体例のブレーキ液圧発生装置1は、図9に示す第3具体例における負圧倍力装置15'とマスタシリンダ16とをより詳細に具現化したものである。したがって、第4具体例の負圧倍力装置15'の基本的な構成は第3具体例のそれとまったく同じであるので、この基本的な構成に同じ符号を付すことによりその詳細な説明は省略するとともに、第4具体例の負圧倍力装置15'の他の構成要素で、本発明に特に関係するもののみを説明する。

【0090】この第4具体例のブレーキ液圧発生装置1では、ハウジング2が制御弁5のハウジングと負圧倍力装置15'のハウジングとが共通のシェル2a, 2bで構成されているとともに、マスタシリンダ16のハウジング2cがこれらのシェル2a, 2bと別体で構成されている。負圧倍力装置15'はシェル2a, 2b内に、負圧源に直接接続される負圧導入室15eを備えている。この負圧導入室15eは仕切り壁15gで負圧室15cと区画されているが、仕切壁15gに穿設されて貫通孔15fでこの負圧室15と常に連通している。また、仕切壁15gは、この仕切壁15gを貫通するパワーピストン15aの筒状部15aを気密にかつ摺動可能に支持している。このパワーピストン15aはリターンスプリング21により非作動位置方向に常に付勢されている。なお、リターンスプリング21は第1ないし第3具体例には示されていないが、これらの第1ないし第3具体例にも同様に設けることができることは言うまでもない。

【0091】更に、ソレノイドコイル20bに給電用導線20dが接続されているとともに、この給電用導線20dはシェル2aに気密に取り付けられたコネクタ20eに接続されている。このコネクタ20eは、図示しない電子制御装置(CPU)に接続可能となっている。

【0092】一方、図12に示すようにこの第4具体例のマスタシリンダ16はタンデム型のマスタシリンダとして形成されており、そのハウジング2cの段付孔内には、第1ないし第3円筒状部材22, 23, 24が左右か

50

(15)

27

ら順に液密に嵌合され、また、第4円筒状部材25が第1円筒状部材22内に液密に嵌合されているとともに、第5円筒状部材26が第2円筒状部材23内に液密に嵌合されている。そして、第3円筒状部材24がハウシング2cに螺合されることで、これらの第1ないし第5円筒状部材22, 23, 24, 25, 26が軸方向に移動不能に固定されている。

【0093】第2および第5円筒状部材23, 26内には筒状のプライマリピストン16a(このプライマリピストンは第1ないし第3具体例のマスタシリンダピストン16aに相当する)が、第2および第5円筒状部材23, 26の間に挟持された第1カップシール27によつて液密にかつ摺動可能に嵌合されている。また、第3円筒状部材24内には筒状の出力軸15dが液密にかつ摺動可能に嵌合されており、出力軸15dの左端にはプライマリピストン16aの右端が当接されている。

【0094】また、第1および第4円筒状部材22, 25内には有底筒状のセカンダリピストン16bが、第1および第4円筒状部材22, 25の間に挟持された第2カップシール28および第1円筒状部材22に支持されたシールよつて液密にかつ摺動可能に嵌合されている。このセカンダリピストン16bは、その右端が第5円筒状部材26に当接することで、その後退限が規制されている。そして、プライマリピストン16aとセカンダリピストン16bとの間に、プライマリリターンスプリング29が最大伸長が規制された伸縮可能な2つのスプリングリテーナ30, 31を介して締設されているとともに、セカンダリピストン16bとハウシング2cとの間に、セカンダリスプリング32が締設されている。

【0095】第1および第5円筒状部材22, 26の軸方向孔内でプライマリピストン16aとセカンダリピストン16bとの間には、第1マスタシリンダ圧室33が形成されており、この第1マスタシリンダ圧室33は、第1円筒状部材22に穿設された径方向孔34およびハウシング2cに形成された第1出力口35を介して第1ブレーキ系統のホイールシリンダ9に常時接続されている。また、第2円筒状部材23には軸方向孔36および径方向孔37がそれぞれ穿設されており、径方向孔37は環状空間38、ハウシング2cの道路孔39および第1リザーバ接続口40を介してブレーキ液を替える図示しないリザーバに常時連通している。プライマリピストン16aには、第1マスタシリンダ圧室33に常時連通する径方向孔41が穿設されている。

【0096】一方、ハウシング2cおよび第4円筒状部材25の各軸方向孔内でハウシング2cとセカンダリピストン16bとの間には、第2マスタシリンダ圧室42が形成されており、この第2マスタシリンダ圧室42はハウシング2cに形成された第2出力口43を介して第2ブレーキ系統のホイールシリンダ9に常時接続されて

特開2002-173016

28

いる。また、第1円筒状部材22には軸方向孔44および径方向孔45がそれぞれ穿設されており、径方向孔45はハウシング2cの通路孔46および第2リザーバ接続口47を介して前述のリザーバに常時連通している。セカンダリピストン16bには、第2マスタシリンダ圧室42に常時連通する径方向孔48が穿設されている。

【0097】そして、この第4具体例のマスタシリンダ16は、図示のマスタシリンダ16の非作動状態では、各径方向孔41, 48がそれぞれ第1および第2カップシール27, 28の各リップ部より後方(右方)位置にある。このときには、第1マスタシリンダ圧室33は径方向孔41、第1カップシール27の背面(後面)と第2円筒状部材23との間の隙間、軸方向孔36、径方向孔37、環状空間38、径方向孔39および第1リザーバ接続口40を通してリザーバに連通して大気圧となっているとともに、第2マスタシリンダ圧室42は径方向孔48、第2カップシール28の背面(後面)と第1円筒状部材22との間の隙間、軸方向孔44、径方向孔45、径方向孔46および第2リザーバ接続口47を通してリザーバに連通して大気圧となっている。

【0098】また、各径方向孔41, 48がそれぞれ第1および第2カップシール27, 28の各リップ部より前方(左方)に位置するマスタシリンダ16の作動状態では、と、各径方向孔41, 48がそれぞれ軸方向孔36, 44および径方向孔37, 45から遮断されるので、第1および第2マスタシリンダ圧室33, 42はいずれもリザーバから遮断され、これらの第1および第2マスタシリンダ圧室33, 42には、それぞれマスタシリンダ圧P₀が発生するようになる。

【0099】プライマリピストン16aの内孔には反力ピストンからなるマスタシリンダ圧-力変換装置18が設けられている。この反力ピストンは液密かつ摺動可能に嵌合されていて、第1マスタシリンダ圧室33内のマスタシリンダ圧を左端で受圧して反力となるマスタシリンダ圧変換力F₀に変換するようになっている。この反力ピストンの右端は、出力軸15d内からこの出力軸15dを液密にかつ摺動可能に貫通してプライマリピストン16aの内孔内に延びる第1反力伝達ロッド49の左端に当接されている。

【0100】第1反力伝達ロッド49の右側部分は、筒状の出力軸15d内に摺動可能に嵌合された第2弁要素5bの筒状左端部5b₁内に進入している。そして、第2弁要素5bの筒状左端部5b₁と第1反力伝達ロッド49との間には、シャンピング機構50が設けられている。このシャンピング機構50は、第2弁要素5bの筒状左端部5b₁内に摺動可能に嵌合されたスプリングリテーナ51と、筒状左端部5b₁とスプリングリテーナ51との間に締設されたスプリング52と、スプリングリテーナ51が筒状左端部5b₁内から抜け出るのを阻止するストッパー53と、第1反力伝達ロッド49に設け

(16)

特開2002-173016

29

られ、スプリングリテーナ51をスプリング52の付勢力に抗して右方に押圧可能なフランジ49aと、筒状左端部51b内に第1反力伝達ロッド49の右端と所定の間隔 α をおいて摺動可能に嵌合された第2反力伝達ロッド54とを備えている。そして、第1反力伝達ロッド49に右方への力が加えられ、かつこの力がスプリング52の設定荷重より大きくなったとき、フランジ49aがスプリング52を撓ませてスプリングリテーナ51を右方へ摺動させることで第1反力伝達ロッド49の右端を第2反力伝達ロッド54に当接させて第1反力伝達ロッド49の力を第2反力伝達ロッド54に伝達させるようになっている。

【0101】第2反力伝達ロッド54の右端には、ゴム等の弾性部材からなるアクションディスク55が支持されており、このアクションディスク55の右端に間隔部材56の左端が当接されているとともに、この間隔部材56の右端に延長軸19の左端が当接されている。この第4具体例のブレーキ液圧発生装置1の他の構成は、図9に示す第3具体例と同じである。

【0102】このように構成された第4具体例のブレーキ液圧発生装置1においては、負圧倍力装置15'の負圧導入室15eと負圧室15cには常時負圧が導入されている。そして、図示のブレーキ非作動状態では、前述のように大気圧弁が閉じかつ負圧弁が開いているので、動力室15bにも負圧が導入されていて、パワーピストン15aは非作動位置にあり、負圧倍力装置15'は出力を発生しない。また、マスタシリンダ16のプライマリピストン16aおよびセカンダリピストン16bも非作動位置にあって、前述のように各径方向孔41,48がそれぞれ第1および第2カップシール27,28の各リップ部より右方位置にあるので、第1および第2マスタシリンダ圧室33,42はともに大気圧となっている。

【0103】ブレーキペダル3の踏込みでソレノイドコイル20bが作動され、第1弁要素5aが入力軸4の入力とソレノイドコイル20bの駆動力で左方へストロークし、負圧弁が閉じかつ大気圧弁が開く。すると、動力室15bに大気圧によるエア圧が導入されてパワーピストン15aが作動して左方へストロークし、負圧倍力装置15'が出力軸15dから出力する。この出力により、プライマリピストン16aが左方へストロークし、径方向孔41が第1カップシール27のリップ部より左方に移動すると、前述のように第1マスタシリンダ圧室33にマスタシリンダ圧P_mが発生する。このマスタシリンダ圧P_mによりセカンダリピストン16bが左方へストロークし、径方向孔48が第2カップシール28のリップ部より左方に移動すると、前述のように第2マスタシリンダ圧室42にマスタシリンダ圧P_mが発生する。両マスタシリンダ圧P_mは互いに同じになるよう設定されており、これらのマスタシリンダ圧P_mにより

30

第1および第2マスタシリンダ圧室33,42のブレーキ液が、それぞれ、第1および第2出力口35,43を通してホイールシリンダ9側に送給される。

【0104】一方、マスタシリンダ圧-力変換装置18の反力ピストンは第1マスタシリンダ圧室33のマスタシリンダ圧P_mを受圧してマスタシリンダ圧変換力F_mを発生し、かつこの力を反力として第1反力伝達ロッド49に伝達する。すると、第1反力伝達ロッド49はフランジ49aを介してスプリングリテーナ51をスプリング52の付勢力に抗して右方に押圧する。マスタシリンダ圧変換力F_mがスプリング52の設定荷重より小さい間はスプリング52が撓まないので、第1反力伝達ロッド49は右方へストロークしなく、第2反力伝達ロッド54に当接しない。したがって、ブレーキペダル3には反方は伝達されない。ホイールシリンダ9側のロスストロークが終了する程度にマスタシリンダ圧P_mが上昇すると、マスタシリンダ圧変換力F_mが増大するので、スプリング52が撓み、第1反力伝達ロッド49は右方へストロークして第2反力伝達ロッド54に当接する。したがって、反方が第2反力伝達ロッド54、アクションディスク55、間隔部材56、延長軸19、第1弁要素5a、および入力軸4を介してブレーキペダル3に伝達される。こうして、ジャンピング機構50によるジャンピング作用が行われる。この第4具体例のブレーキ液圧発生装置1の他の作用効果は、図9に示す第3具体例と同じである。

【0105】なお、第1および第2弁要素5a,5bにそれぞれ加えられる力は、前述の各例に限定されることなく、前述の各例を部分的に相互に組み合わせて用いることもできる。例えば、図3に示す第3例において第1弁要素に加えられる力としてマスタシリンダ圧-力変換装置18が用いられているが、これに代えて図2に示す第2例のように制御弁出力圧変換力を用いることもできる。そのほか種々の組み合わせが考えられることは言うまでもない。また、前述の第1ないし第4具体例では、パワーシリンダ装置15として負圧倍力装置15'を用いているが、本発明はパワーシリンダ装置15として液圧倍力装置等の他のパワーシリンダ装置15を用いることもできる。

40 【0106】

【発明の効果】以上の説明から明らかなように、本発明のブレーキ液圧発生装置によれば、入力側と出力側とを分離しているので、ブレーキ操作中に制御弁以降のブレーキシリンダ側のブレーキ系で入力側の入力に関係なくブレーキ圧制御が行われた場合に、このブレーキ圧制御によるブレーキ液の消費液量が変化しても、ブレーキ操作手段のストロークの変動を抑制することができる。また、ブレーキ液圧発生装置の出力側の消費液量の変動に影響されずに、ブレーキ操作手段の望ましいストローク特性を得ることができる。

(17)

特開2002-173016

31

【0107】更に、通常ブレーキ作動中に入力側の入力に関係なく、副御弁以降のブレーキシリンダ側のブレーキ系のブレーキ力制御が行うことができるようになる。これにより、本発明のブレーキ液圧発生装置は、回生ブレーキ協調システムの回生ブレーキ作動時におけるブレーキ圧 P_b の減圧制御やブレーキアシストシステムのブレーキアシスト時におけるブレーキ圧 P_b の増圧制御等の、ブレーキ液圧発生装置の作動中にブレーキ操作手段の操作に関係なく、ブレーキ圧 P_b の制御を必要とするシステムに簡単にかつ柔軟に対応可能となる。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明に係るブレーキ液圧発生装置の実施の形態の第1例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す図である。

【図2】 本発明の実施の形態の第2例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す、図1と同様の図である。

【図3】 本発明の実施の形態の第3例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す、図1と同様の図である。

【図4】 図3に示す第3例のブレーキ液圧発生装置1を負圧倍力装置とマスタシリンダとからなるブレーキ液圧発生装置に適用した第1具体例を模式的に示す図である。

【図5】 本発明の実施の形態の第4例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す、図3と同様の図である。

【図6】 図5に示す第4例のブレーキ液圧発生装置1を負圧倍力装置とマスタシリンダとからなるブレーキ液圧発生装置に適用した第2具体例を模式的に示す、図4と同様の図である。

【図7】 本発明の実施の形態の第5例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す、図1と同様の図である。

【図8】 本発明の実施の形態の第6例が適用されたブレーキシステムを模式的に示す、図3と同様の図である。

32

* 【図9】 図8に示す第6例のブレーキ液圧発生装置1を負圧倍力装置とマスタシリンダとからなるブレーキ液圧発生装置に適用した第3具体例を模式的に示す、図4と同様の図である。

【図10】 図9に示す第3具体例における負圧倍力装置15' とマスタシリンダ16とをより詳細に具現化した第4具体例のブレーキ液圧発生装置1を示す図である。

【図11】 図10に示す負圧倍力装置15' の部分拡大図である。

10 【図12】 図10に示すマスタシリンダ16の拡大図である。

【図13】 従来の負圧倍力装置を用いたブレーキ液圧発生装置を備えたブレーキシステムの一例を示す模式図である。

【図14】 従来の液圧倍力装置を用いたブレーキシステムの一例を示す模式図である。

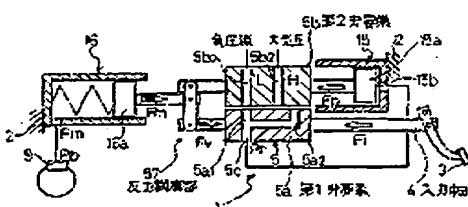
【図15】 従来のフルパワーブレーキシステムの一例を示す模式図である。

【符号の説明】

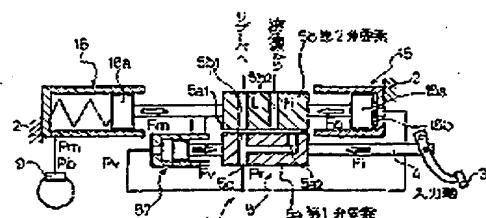
20 1…ブレーキ液圧発生装置、2…ハウジング、3…ブレーキペダル、4…入力軸、5…制御弁、5 a…第1弁要素、5 a1…第1弁通路、5 a2…第2弁通路、5 a3…大気圧弁座、5 b…第2弁要素、5 b1…低圧(L)弁通路、5 b2…高圧(H)弁通路、5 b3…弁体、5 b4…負圧弁座、5 c…制御弁5の出力口、6…第1ストローク-力変換装置、7…第2弁要素ストローク-力変換装置、8…ブレーキ圧制御装置、9…ホイールシリンダ、10…第1制御弁出力圧-力変換装置、12…入力配分装置、14…第2制御弁出力圧-力変換装置、15…パワーシリンダ装置、15'…負圧倍力装置、15 a…パワーピストン、15 b…動力室、16…マスタシリンダ、16 a…マスタシリンダピストン、17…第3ストローク-力変換装置、18…マスタシリンダ圧-力変換装置、20…補助変位力発生装置、20 a…ソレノイドランジシャ、20 b…ソレノイドコイル、20 c…ソレノイドコア

36

【図13】



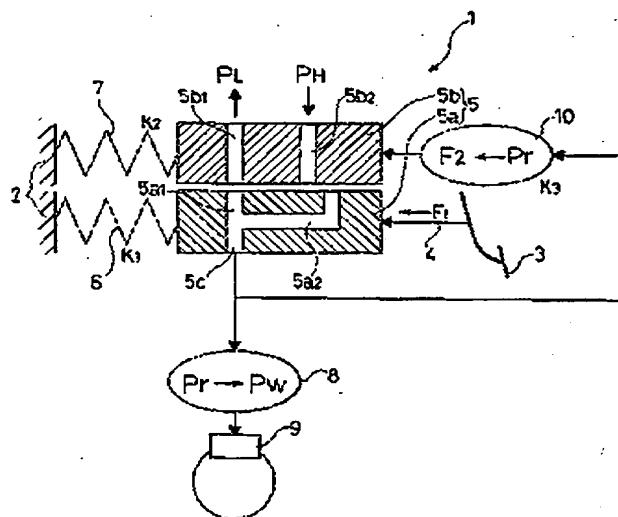
【図14】



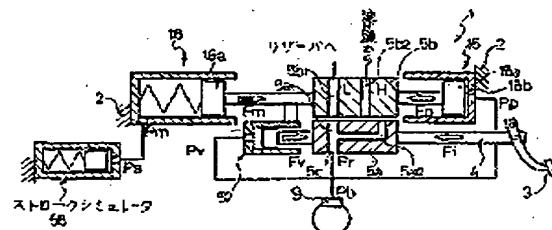
(18)

特關2002-173016

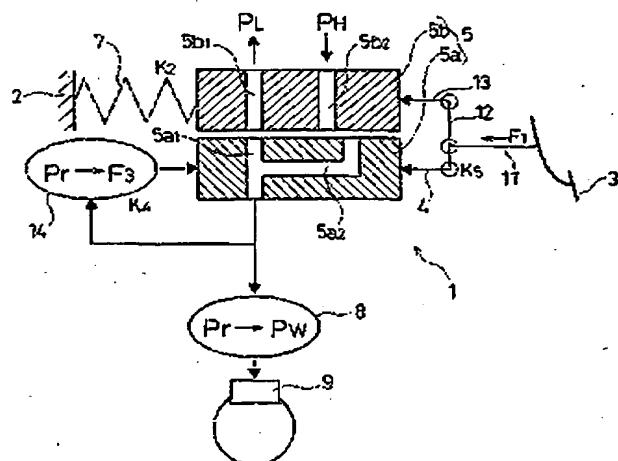
[图 1]



[図15]



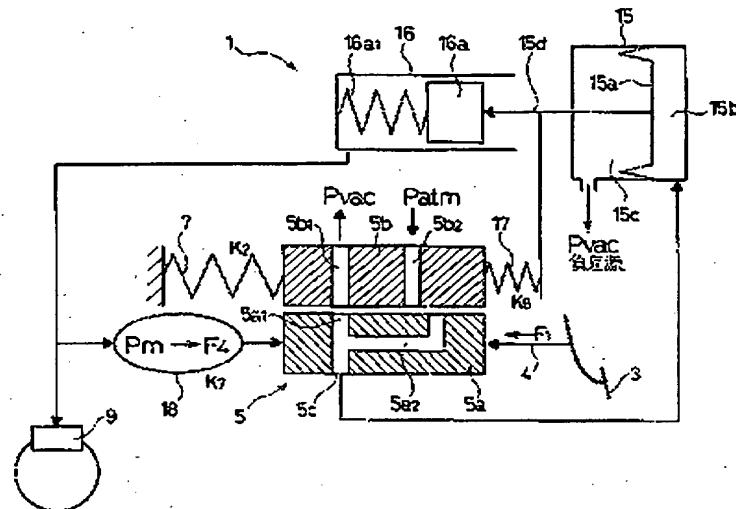
[図2]



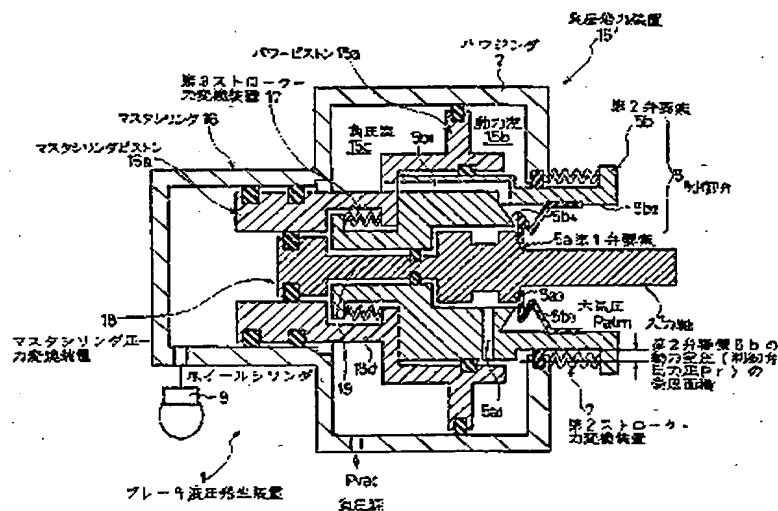
(19)

特關2002-173016

[图3]



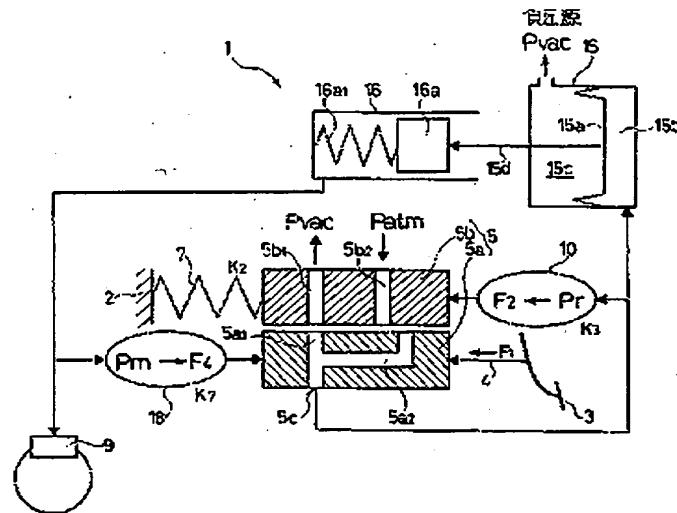
[図4]



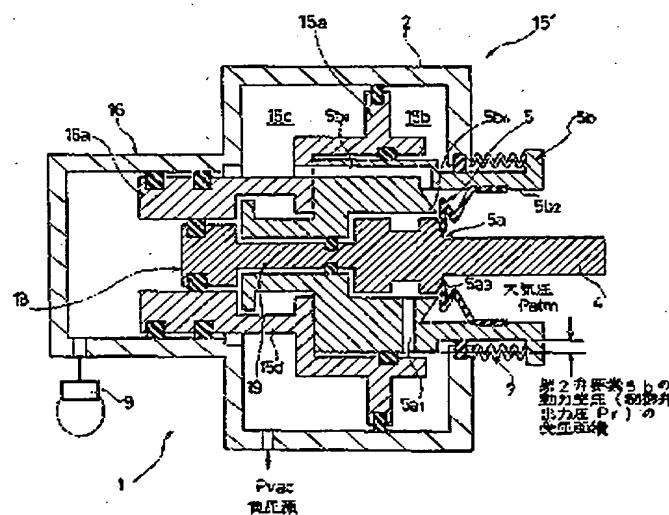
(20)

特開2002-173016

【図5】



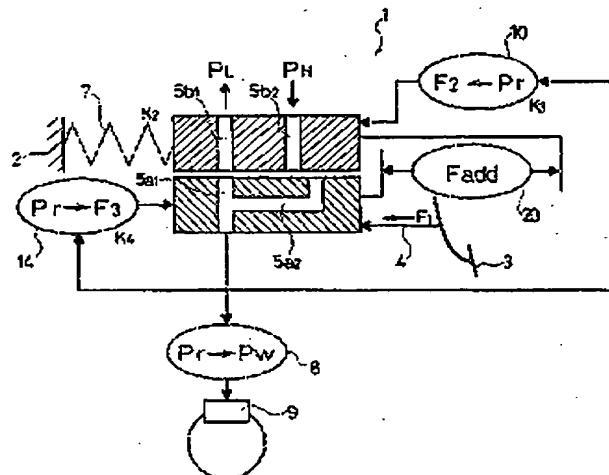
【図6】



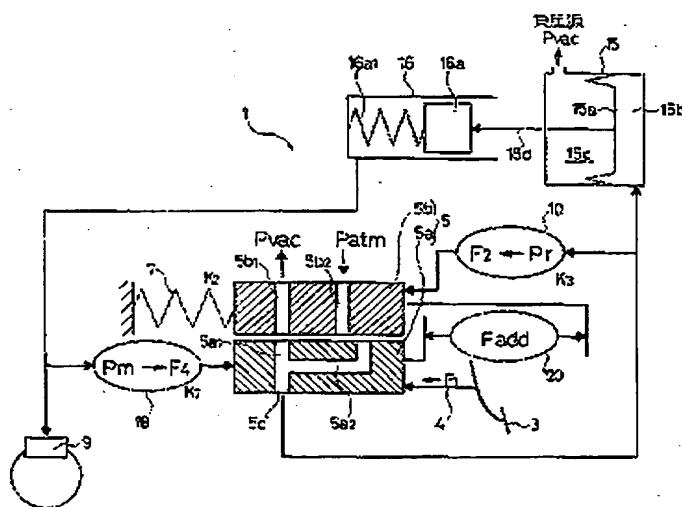
(21)

特開2002-173016

[図7]



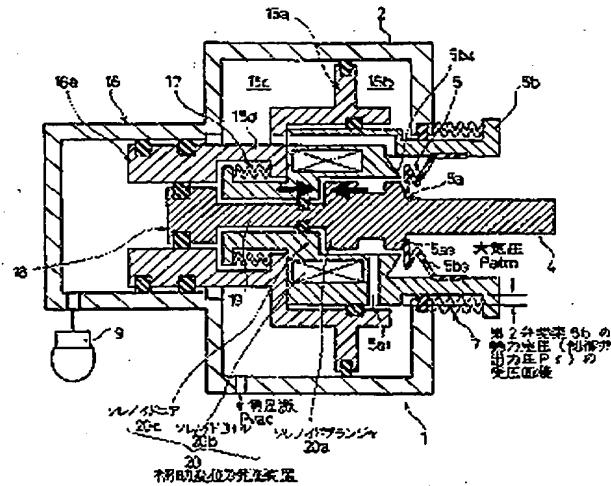
[図8]



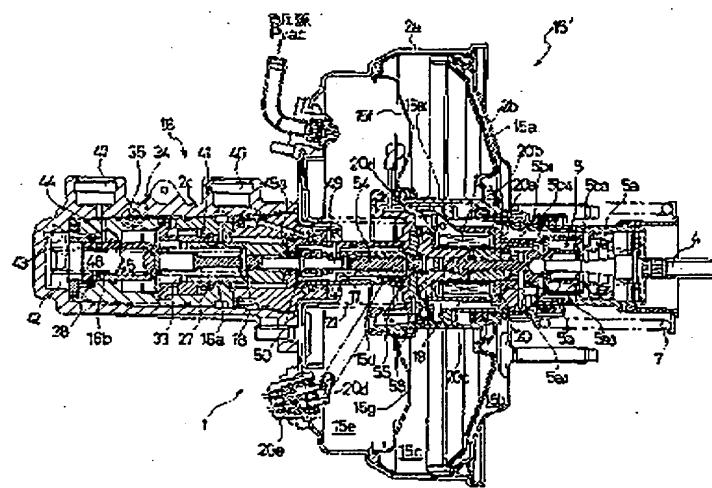
(22)

特關2002-173016

[图9]



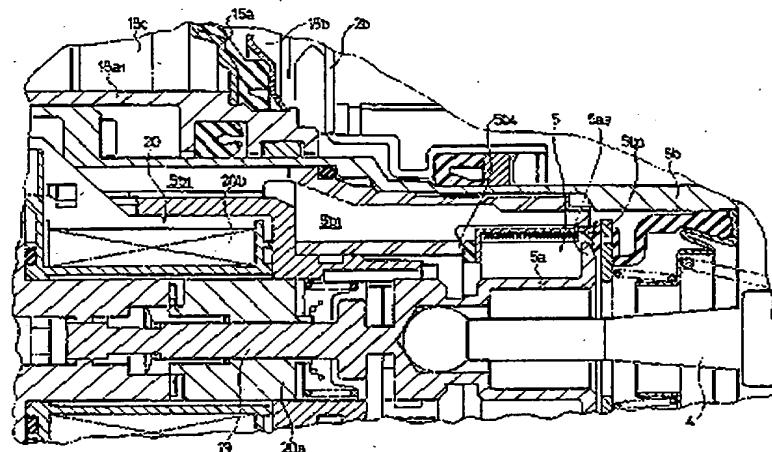
[圖 10]



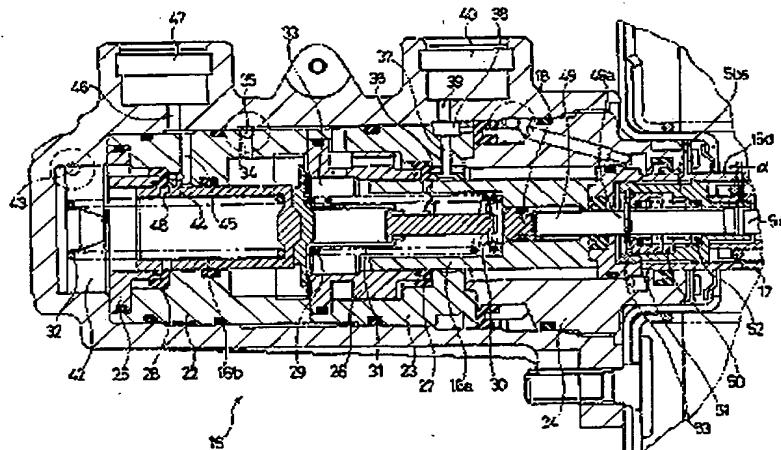
(23)

特關2002-173016

[图11]



[图12]



・フロントページの続き

F ターム(参考) 3D047 BB11 BB15 CC11 CC13 FF16
3D048 BB25 BB27 CC10 CC26 CC54
EE10 EE11 EE24 EE28 GG05
GG09 GG21 HH74